# SKRZYDŁA i MOTOR



*tygodnik młodzieży lotniczej*

ROK V NR 20 (204)

9–16 MAJA 1950











# WITAMY DELEGATÓW PIERWSZEGO WALNEGO ZJAZDU LIGI LOTNICZEJ

Stronice kilku poprzednich numerów SiM-u przynosiły nam wieści o potężnej fali zobowiązań, jakie członkowie Ligi Lotniczej składali na cześć święta pracy — 1 maja. Ogromna masa członkowska naszej organizacji wykazała, że wprowadzając w życie nowe, socjalistyczne metody pracy, niepowstrzymanie idzie drogą, którą kroczy polska klasa robotnicza, walcząca o wykonanie zadań Planu Sześcioletniego. Pierwszy, pamiętny dzień maja jasno pokazał, jak powszechny jest wśród członków LL zapał do podniesienia poziomu naszego ludowego lotnictwa troska o jakość i wyniki pracy organizacyjnej, propagandowej i wyszkoleniowej.

Mówiły o tym wyraźnie nie tylko same zobowiązania 1-majowe, lecz również uchwały, rezolucje i wypowiedzi lotniczej braci na setkach walnych zgromadzeń kół, oddziałów i okręgów LL.

Akcja wyborcza we wszystkich placówkach terenowych LL zakończyła się z początkiem kwietnia. Akcja ta w wysokim stopniu przyczyniła się do wzmocnienia tempa pracy na wszystkich jej odcinkach. Poprzez nową, zreorganizowaną Ligę Lotniczą przebiegł w miesiącach wyborczych prąd nowego życia, ten sam, który pobudza dziś do wspaniałych wysiłków masy robotnicze naszego kraju. Liga Lotnicza pełną piersią zaczęła oddychać nową, świeżą atmosferą ogromnych przemian politycznych, społecznych i organizacyjnych, jakie przeżywa dziś nasze lotnictwo wraz z całym krajem.

Przed nami — ostatni etap długiej, wielotygodniowej akcji wyborczej LL. W dniu 14 maja przybędą do Warszawy na Krajowy Zjazd Ligi Lotniczej delegaci wszystkich Okręgów LL, aby dokonać gruntownej analizy dorobku pracy organizacji, podsumować jej wyniki i opracować wytyczne dla dalszej, jeszcze wydajniejszej pracy Ligi na wszystkich odcinkach: propagandowym, organizacyjnym i szkoleniowym. Na Zjeździe dokonany zostanie wybór nowych władz naczelnych Ligi i uchwalony nowy, bardziej odpowiadający potrzebom Ligi statut organizacji.

Przed Zjazdem nasuwa się wszystkim aktywnym, uświadomionym członkom LL chęć ujęcia swych pragnień w konkretne formy. Zgromadzenia wszystkich ogniw organizacyjnych Ligi dostarczyły bogatego materiału do tego, by móc obecnie zorientować się w potrzebach terenu, aby dokonać przeglądu zamierzeń, nazwać je po imieniu i... zacząć realizować. Wielki Zjazd LL — potraktujmy jako bojową koncentrację sił szturmowej grupy, która po ostatnim, decydującym przeglądzie swych sił, ruszy do walki o wykonanie wielkiego zadania. Cel walki — znany. Metody walki — nowe.

Uwaga! Przed nami Lotnicza Sześciolatka!

Jesteśmy zapleczem naszego ludowego lotnictwa wojskowego. Cel osiągniemy; lecz musimy:

Ściśle planować całą naszą pracę. Nie ma miejsca na chaos i przypadkowość w pracy Kół, Oddziałów Miejskich i Powiatowych, czy Okręgów. Socjalistyczne planowanie w najmniejszych nawet ogniwach LL — musi stać się bezwzględnie obowiązujące i tak nieodzowne, jak nieodzownym i naturalnym stało się w pracy polskiego przemysłu, rolnictwa, budownictwa — w życiu całej naszej narodowej gospodarki.

Planować zebrania, odczyty i pogadanki! Planować imprezy, obchody i uroczystości! Planować szkolenie kursy teoretyczne, ogólnolotnicze, wycieczki na lotniska i do szkół lotniczych! Planować zbiórki, zakładanie nowych placówek LL, modelarni świetlic, pokazy filmowe i wystawy! Planować — wszystko!

Musimy — wykonywać uchwały i zalecenia, jakie otrzymujemy od naszych organów nadrzędnych. Nie ma miejsca na wielotygodniowe odleżiwanie się w szufladach biurek okólników, zarządzeń i poleceń. Członek Koła LL wykonuje polecenia swego Zarządu. Koło realizuje instrukcje Oddziału, Oddział — wykonuje zarządzenia Okręgu! Subordynacja nie polega na nadesłaniu miesięcznego sprawozdania z pracy Koła za kwiecień — w końcu maja. To partacka robota, mimo, iż sprawozdanie będzie wykaligrafowane na kredowym papierze trzema rodzajami atramentu!

Musimy kontrolować. Kontrolować wykonywanie przesyłanych uchwał i zaleceń, przez konsekwentny i systematyczny wgląd w pracę podległych ogniw organ zacyjnych aktywizować ich „uśpioną" działalność. Musimy pomagać Kołom modelarniom i działaczom LL w pokonywaniu piętrzących się trudności. Wykazać sumiennym, umiejętnym kierownictwem, że nie ma na lotniczej drodze przeszkód, których by nie można było pokonać.

Gdy mamy powierzoną odpowiedzialną funkcję gdy jesteśmy działaczami LL, musimy pracować kolektywnie ze swymi współpracownikami. Wyeliminujemy puste słowa „komendy zza biurka"! Radźmy się kolegów z Zarządu Koła, czy Oddziału i idźmy w teren z ułożonym wspólnie planem akcji. Unikajmy **„urzędowania"**, to nie powinno mieć miejsca dziś, w czasie rzeczywistego kontaktu z życiem terenu.

Pracując — bierzmy przykład z ludzi radzieckiego lotnictwa. Zastanówmy się nad źródłami wspaniałych wyników pracy radzieckiej organizacji współpracy z lotnictwem DOSAW, organizacji, która jest zapleczem najpotężniejszego dziś w świecie lotnictwa. Realizujmy hasła radzieckich budowniczych lotnictwa i dostosujmy je do naszego terenu: W każdej szkole — Koło LL i modelarnia". Stworzymy przez to mocne podstawy pod przyszłe, wspaniałe osiągnięcia naszego lotnictwa.

I wreszcie — nieustannie podnośmy poziom swego politycznego i społecznego uświadomienia. Żyjmy w pełni tym, czym dziś żyje nasz dążący do socjalizmu kraj. Powiążmy swą pracę z przodującą organizacją młodzieży polskiej — ZMP.

Krajowy Zjazd Ligi Lotniczej da nam hasło do wyruszenia ze stanowisk. Po nowe, naprawdę wielkie sukcesy w lotniczej pracy do walki o stuprocentowe i przedterminowe wykonanie zadań pierwszego roku Lotniczej Sześciolatki.

## PIERWSZY MAJA W STOLICY

**(migawki)**

IDĄ „czerwienią sztandarów skrzydlaci", szeroko, szesnastkami, przez całą jezdnię. Młodzież. Niekończące się szeregi młodzieży. Jeszcze nigdy nie widziała Warszawa tyle radosnych twarzy dziewcząt i chłopców, biorących udział w manifestacji Święta Pokoju — 1 Maja.

Nasze koleżanki i koledzy. Dużo znajomych. Mimo zetempowskich krawatów, mimo sportowych kostiumów, poznaję znajomych z TKS-ów, „szaleńców powietrznego latania", z kursów szybowcowych Ligi Lotniczej, z pracy w Aeroklubie i modelarni. Nic to, że idą w innych grupach. Najlepsi sportowcy, będą najlepszymi lotnikami. Z dumą spoglądano z trybuny rządowej, z dumą patrzyła ludność Stolicy na przyszłość naszej ojczyzny — na maszerującą młodzież.

* * *

Wielką akcję Ligi Lotniczej — ochronę lasów przed szkodnikami przedstawiło Ministerstwo Leśnictwa, gdzie w pochodzie na samochodzie i nad poustawianymi symbolicznie drzewami wieziono model samolotu.




# ŚWIĘTO PRACY I POKOJU

> **- Przeto dziś o poranku majowym**
> **odzielimy się dobrym słowem,**
> **ójdziemy, radośni i prości,**
> **czerwienią sztandarów skrzydlaci...**
> **(„Pieśń majowa" — Wł. Broniewski)**

Pierwszy Maj — międzynarodowe Święto Pracy i solidarności mas pracujących całego świata obchodzony był w naszym kraju — jako dzień walki o pokój — dzień zwycięstwa nad wojną. Był to dzień przeglądu naszych rosnących ciągle sił, dzień w którym spojrzeliśmy z dumą— na nasze dotychczasowe osiągnięcia z nadzieją i zapałem — w przyszłość.

Kiedy ulicami naszych miast przeciągały rozentuzjazmowane szeregi demonstrantów kiedy zrywały się okrzyki na cześć władzy ludowej, pokoju, socjalizmu, każdego z nas ogarniała radość i duma, że należy do szeregów najszczęśliwszej młodzieży świata — młodzieży naszego wielkiego obozu, wyzwolonej spod jarzma ucisku, pracującej i uczącej się dla dobra społeczeństwa. Rozmach, radość, duma, siła — oto, co cechowało pochody pierwszomajowe w Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej. Od Władywostoku do Berlina rozbrzmiewały hasła pracy i pokoju.

Lud pracujący dał jeszcze raz wyraz swej niezłomnej woli udaremnienia wszystkich zakusów podżegaczy wojennych. Słowo „pokój" widniało na transparentach we wszystkich językach, pisane różnymi literami, ale treść jego była wszędzie jednaka. Bo pokój — to szczęście człowieka pracy, to ofiarna praca dla społeczeństwa, to jasny dom i piękna szkoła, to boiska i modelarnie. Któż nie pragnie pokoju? Tylko ci wrogowie ludzkości, którzy jedyną obronę swych miliardowych zysków widzą w wojnie, najstraszliwszym ze wszystkich następstw ustroju kapitalistycznego. Tym wszystkim powiedzieliśmy w dniu 1 Maja „nie!" Nigdy więcej wojny!

Inaczej obchodziła święto Pierwszego Maja klasa robotnicza w krajach kapitalistycznych. Nasi bracia z Włoch, Francji i innych krajów ciemiężonych przez wyzyskiwaczy demonstrowali pod czerwonymi sztandarami przeciw nędzy i bezrobociu, przeciwko zaprzedawaniu kraju nienasyconym amerykańskim imperialistom. Robotnik portowy z Cherbourga i metalowiec z Modeny stanowczo wyrazili swoje stanowisko. Hasła „precz z amerykańskim imperializmem", „niech żyje przyjaźń z narodami Związku Radzieckiego", „precz z posłusznymi marionetkami rządów zachodniej Europy" brzmiały na ulicach Mediolanu i Paryża, Hagi i Sztokholmu, Tuluzy i Oslo. Dla imperialistów brzmiały one jak groźne ostrzeżenie, dla nas — jako jeszcze jeden dowód braterskiej więzi łączącej ludy całego świata.

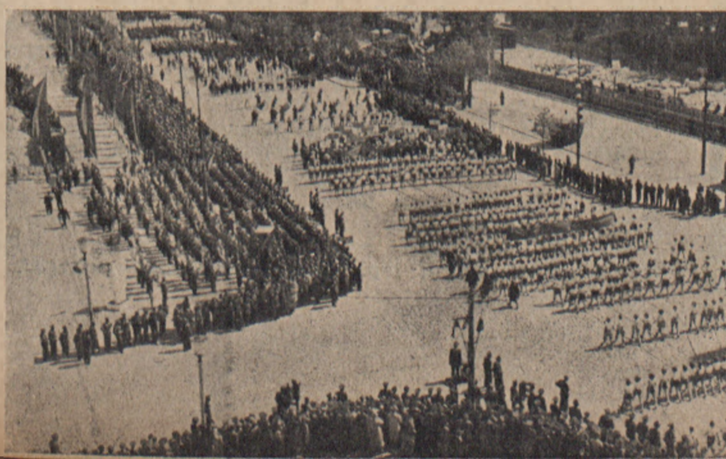
Oczywiście, reakcyjni ministrowie policji nie patrzyli na pochody z założonymi rękoma. W Londynie zakazano już na tydzień wcześniej wszelkich demonstracji, w Rzymie i Paryżu znaczne ilości policji i wojska stały w pogotowiu. W kilkunastu miastach południowej Francji doszło do starć pomiędzy demonstrantami a policją.

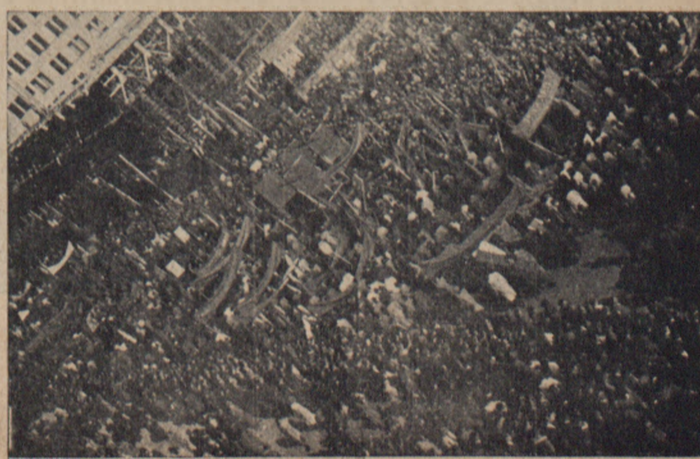
Tym, którzy nie umieją czytać historii ruchu robotniczego, tak by wyciągnąć zeń wnioski, wydaje się, że potrafią zdławić ruchy rewolucyjne przy pomocy policji, represji i gwałtów. A u nas każdy zetempowiec powiedziałby im na pewno coś zupełnie innego: że droga wszystkich ludzi pracy wiedzie tylko w jednym kierunku — do władzy ludowej. I tego nikt i nic nie odwróci.

Uroczyście i wspaniale minęło święto pierwszomajowe w naszym kraju. Coraz piękniejsza, coraz bogatsza i silniejsza staje się nasza ludowa Ojczyzna. Z każdym dniem rośnie nasza siła w walce o pokój.

**(wig)**

**Na zdjęciach — u góry: defiladę 1-majową przyjmował w Warszawie Prezydent Bolesław Bierut w otoczeniu członków Rządu i Komitetu Centralnego PZPR. U dołu: wzdłuż Alei Jerozolimskich defilują: organizacje sportowe i młodzież (zdjęcie z lewej) oraz ludność pracująca Stolicy (zdjęcie z prawej). Foto: WAF (2) i Red. Czas. Lotn. (1).**









# DEFILUJĄ WOJSKA LOTNICZE

Punktualnie o godz. 10.20 w zatłoczone, gwarne i odświętnie przybrane ulice Stolicy wpada głuchy warkot silników lotniczych. Wszystkie oczy kierują się pod niebo.

Samoloty Odrodzonego Lotnictwa Polskiego otwierają w tym roku, jako pierwsze, pochód pierwszomajowy w Warszawie.

Imponująca defilada lotnictwa rozpoczęta. Samoloty nadlatują nad trybunę od strony zachodniej i lecą wzdłuż Alei Jerozolimskiej.

Jako pierwszy leci nowoczesny bombowiec konstrukcji Tupolewa Tu-2 w eskorcie 2 „Jaków".

Defiladę prowadzi doskonały pilot-wychowawca naszych lotników — Bohater Związku Radzieckiego płk Włodzimierz Gawryłow.

Dwadzieścia dwa lata własnej praktyki przekazuje płk Gawryłow młodym lotnikom polskim. Równo pięć lat temu płk Włodzimierz Gawryłow prowadził grupę bombowców na faszystowski Berlin.

Zaraz za nimi w pierwszej piątce znane wszystkim „Iliuszyny". Lecą w wyrównanych trójkach. Prezentują doskonały szyk, wysoki poziom wyszkolenia i gotowości bojowej w służbie pokoju w służbie mas ludowych. Demonstrują sprawność techniczną sprzętu lotniczego, na którą składa się wytężona, codzienna praca personelu technicznego i troska każdego pilota o swój samolot.

Oto w grupie szturmowców leci między innymi przodownik wyszkolenia: syn robotnika, pilot Zygmunt Paduch doskonały dowódca i wychowawca młodych pilotów. Następny klucz — lecą znowu Tu-2. Ta piątka odbija się wyraźnie od szarego tła nieba. Ich smukłe sylwetki i wzorowy szyk wzbudzają powszechny entuzjazm. Wpatrzeni w niebo rozentuzjazmowani ludzie ślą pilotom braterskie pozdrowienia. A tam w samolotach, piloci i członkowie załóg — przodujący piloci przodującej jednostki lotniczej ze wzruszeniem obserwują udekorowane w czerwień i biało-czerwień miasto oraz tłumy ludzi na trasie pochodu.

Młody pilot Zygmunt Michnowski prowadzący nowoczesny bombowiec, rozumie w tej chwili lepiej niż zwykle, że warto pracować z zapałem, z energią, nie szczędząc sił. To samo myślą: strzelec-radiotelegrafista Hinc i nawigator Gobis.

Za nimi we wspaniałym szyku nadlatuje grupa bombowców Pe-2. Trójka za trójką — lecą równo, skrzydło w skrzydło.

Po eskadrach „Peszek" defiluje lotnictwo morskie. Obsługi tych bombowców noszą mundury Marynarki Wojennej.

Leci pilot Hilary Zaruch, od trzech lat pełniący służbę na bombowcach. Lecą inni przodujący piloci morscy.

Nie przebrzmiały jeszcze brawa, jeszcze nie ucichł entuzjazm tłumów, gdy na niebie za grupą bombowców ukazują się smukłe, zwinne i szybkie samoloty myśliwskie. Najpopularniejsze w świecie „Jaki" — konstrukcji Jakowlewa.

Jeden z myśliwców prowadzi pilot frontowy Edward Chromy — uczestnik walk o Warszawę i Berlin, przodujący pilot myśliwski naszego lotnictwa. Leci również pilot Julian Szwarc, mający na swym „koncie" 30 lotów bojowych i zestrzelony samolot hitlerowski.

Defiladę lotnictwa zamyka przelot najnowocześniejszych samolotów szturmowych powojennej produkcji radzieckiej konstrukcji słynnego Iliuszyna.

Nowoczesne, zbudowane na podstawie doświadczeń frontowych samoloty szturmowe jeszcze szybsze, zwinniejsze i zwrotniejsze niż okryte sławą samoloty Ił-2 należą do najlepszych samolotów tego typu. Można na nich wykonywać akrobacje — stanowią szczyt techniki — doskonałej techniki radzieckiej.

Pilotują je najlepsi piloci jednostek szturmowych. Wśród nich pilot Krzeszowski, który w pułku „Kraków" latał nad Warszawą we wrześniu 1944 roku na bombowcu nocnym, ze zrzutami broni i amunicji dla powstańców, a następnie brał udział w operacji berlińskiej.

Ginące na horyzoncie samoloty uczestnicy pochodu odprowadzają wzrokiem pełnym dumy i radości z doskonałej postawy bojowej lotnictwa polskiego, lotnictwa w służbie pokoju.

Z okazji Międzynarodowego Święta Pracy 1 Maja Liga Lotnicza przesłała do organizacji lotniczych Związku Radzieckiego i Krajów Demokracji Ludowej telegramy z życzeniami następującej treści:

**CENTRALNY KOMITET DOSAW MOSKWA**

**Szczycąc się sukcesami potężnego Stalinowskiego Lotnictwa składamy Wam najserdeczniejsze gratulacje z okazji Święta 1 Maja, życząc dalszych osiągnięć w pokojowym budownictwie i umocnieniu światowego pokoju. Korzystając z Waszego przykładu i doświadczenia będziemy budowali nasze lotnictwo gotowe do walki o pokój i postęp wraz ze swoimi nauczycielami — Stalinowskimi Sokołami.**

**Liga Lotnicza**

×

**CENTRALNY AEROKLUB ZSRR IM. W. P. CZKAŁOWA MOSKWA — TUSZYNO**

**Pozdrawiamy Was w dniu Święta Proletariatu, życząc najlepszych osiągnięć wszystkim radzieckim lotnikom sportowym. Pomni słów Wielkiego Stalina „latać szybciej, dalej i wyżej od innych", wzorując się na Waszym przykładzie, budujemy polskie lotnictwo sportowe.**

**Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej**

×

**NARODEN SOJUZ ZA SPORT I TECHNIKA SOFIA**

**Liga Lotnicza w Polsce pozdrawia Was w dniu 1 Maja i wraz z braterskim pozdrowieniem przesyła życzenia najlepszych sukcesów Waszemu ludowemu lotnictwu, służącemu masom pracującym i sprawie umocnienia pokoju.**

**Liga Lotnicza**

×

**AEROKLUB REPUBLIKY CESKOSLOVENSKE PRAHA**

**W imieniu wszystkich członków Ligi Lotniczej w dniu międzynarodowego święta ludzi pracy zasyłamy Wam proletariackie pozdrowienia i życzenia dalszych osiągnięć na odcinku budowy ludowego lotnictwa w służbie pokoju.**

**Liga Lotnicza**

×

**OMRE BUDAPEST**

**W dniu Święta Międzynarodowego Proletariatu życzymy Wam dalszych osiągnięć w budowie ludowego lotnictwa, które służy sprawie postępu i umocnienia pokoju.**

**Liga Lotnicza**

×

**ORGANISATIA SPORT POPOLARE BUCURESTI**

**W imieniu Ligi Lotniczej przesyłamy Wam w dniu 1 Maja socjalistyczne pozdrowienia i życzenia sukcesów w twórczej pracy budownictwa Waszego Ludowego Lotnictwa.**

**Liga Lotnicza**

# DEFILUJĄ WOJSKA LĄDOWE

Defiladę Wojska Polskiego otwierają kompanie oficerów Akademii Sztabu Generalnego, za nimi idą kompanie oficerskich szkół. W zwartych szeregach defilują podchorążowie lotnictwa. Maszerują Kościuszkowcy. Po oddziałach KBW i WOP-u przed główną trybuną przechodzą zwarte szeregi oddziałów Marynarki Wojennej.

Defilują oddziały zmotoryzowane. Jako pierwsi nadjeżdżają na samochodach lotnicy — wojska desantowe tzw. „piechota powietrzna". Prezentują się okazale — w kombinezonach i skórzanych hełmach. Na plecach spadochrony, na piersiach automaty.

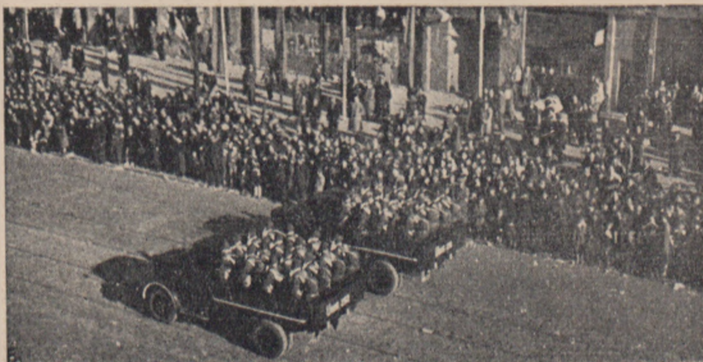
Dalej jedzie artyleria, za nią działa rakietowe.

Po artylerii defilują jednostki czołgów, następnie działa pancerne.

Przez cały czas, defiladzie Wojska Polskiego wtórują entuzjastyczne okrzyki tłumu zebranej publiczności na cześć Odrodzonego Ludowego Wojska Polskiego, Prezydenta Bolesława Bieruta i na cześć Ministra Obrony Narodowej Marszałka Rokossowskiego.

Z dumą patrzyła ludność Stolicy na siłę bojową naszego wojska, które w ścisłym sojuszu z Armią Radziecką — niezwyciężoną Armią proletariatu — stoi czujnie na straży pokoju.

**ZENIT**





**Fragmenty defilady: U góry piechota powietrzna, na dole marynarze. Foto: Red. Czas. Lotn.**

# MIGAWKI

— Warszawa wygląda dziś, jak jeden wielki czerwony krawat! — śmieje się ktoś patrząc na defilujące szeregi zetempowców. Rzeczywiście — jak okiem sięgnąć — morze czerwonych krawatów, dumnych rozradowanych twarzy i zetempowskich koszul. Młodzież Warszawy demonstruje naprawdę żywiołowo z „warszawskim rozmachem".

*

Wśród pracowników PLL „Lot" idą także ZMP-owcy. Zwarty, karny szereg wygląda imponująco. Pomiędzy nimi idą ci, którzy swą pracą dla ludowego lotnictwa dowodzą, że najlepiej zasługują na zaszczytne miano zetempowca — młodzieżowi przodownicy pracy. Idzie Mieczysław Lao, przewodniczący Zarządu Zakładowego ZMP, idą Mieczysław Pytt i Bogusław Kater. Z twarzy ich bije duma, że mogą uczestniczyć w budowie socjalistycznych skrzydeł naszej Ojczyzny. Ich praca — to najlepszy tego dowód.

Z okazji 1 Maja — Międzynarodowego Święta Solidarności mas pracujących Redakcja Czasopism Lotniczych Ligi Lotniczej przesłała bratnim pismom lotniczym Związku Radzieckiego i Krajów Demokracji Ludowej życzenia następującej treści:

**„PATRIOT RODINY" MOSKWA**

**Redakcja Czasopism Lotniczych przesyła serdeczne gratulacje z okazji Międzynarodowego Święta Ludu Pracującego Redakcji i wszystkim Czytelnikom pisma „Patriot Rodiny". Przesyłamy Wam serdeczne życzenia najlepszych sukcesów Waszej pracy nad dalszym wzrostem i umocnieniem potężnego Stalinowskiego lotnictwa. Niech żyje i umacnia się niewzruszona przyjaźń narodów Polski i Związku Radzieckiego w walce o pokój i postęp.**

×

**„SPORT I TECHNIKA" SOFIA**

**W dniu Międzynarodowego Święta Proletariatu — 1 Maja, życzymy Redakcji i wszystkim Czytelnikom „Sportu i Techniki" jak największych sukcesów w budowie Waszego lotnictwa, służącego młodzieży robotniczo-chłopskiej, a tym samym sprawie pokoju.**

×

**„LETECTVI" PRAHA**

**W imieniu zespołu pracowników Redakcji Czasopism Lotniczych przesyłam Waszemu zespołowi redakcyjnemu i Czytelnikom „Letectvi" w dniu 1 Maja najlepsze życzenia dalszych sukcesów w budowie lotnictwa służącego masom pracującym i sprawie pokoju.**

×

**„LETECKIE NOVINY" BRATISLAVA**

**Z okazji 1 Maja przesyłamy Wam pozdrowienia i życzenia dalszych sukcesów w budownictwie Waszego Ludowego Lotnictwa. Niech krzepnie i rozwija się więź łącząca nasze bratnie pisma, popularyzujące lotnictwo w służbie mas pracujących.**

×

**„LETECKY MODELAR" PRAHA**

**Zespół pracowników Redakcji Czasopism Lotniczych przesyła Waszemu pismu w dniu 1 Maja — Święta Międzynarodowego Proletariatu, najlepsze życzenia w pracy nad popularyzacją lotnictwa wśród młodzieży robotniczo - chłopskiej.**

×

**„AVIATIA" BUCURESTI**

**Z okazji 1 Maja — Międzynarodowego Święta solidarności mas pracujących, przesyłamy Waszemu zespołowi redakcyjnemu i wszystkim Czytelnikom „Aviatii" braterskie pozdrowienia, życząc sukcesów w popularyzacji lotnictwa wśród mas robotniczo - chłopskich w Waszym kraju.**

# LOTNICTWO SPORTOWE ZSRR W ROKU 1950

DOSAW rozwija ogromną robotę w kierunku jeszcze większego umasowienia i podnoszenia sportu lotniczego w ZSRR. W okresie wiosennym w Aeroklubach DOSAW rozpoczną się zawody o tytuł czempionów klubowych w dziedzinie lotnictwa silnikowego, szybownictwa, sportu balonowego, spadochroniarstwa i modelarstwa lotniczego.

Przewodniczący Centralnego Komitetu DOSAW, Bohater ZSRR M. Kamanin udzielił wywiadu korespondentowi TASS (Radziecka Agencja Prasowa), w którym oświadczył:

Sezon 1950 r. rozpoczynamy wzmożonym treningiem lotników — sportowców przed zawodami klubowymi. Regulamin zawodów przewiduje takie konkurencje, jak próby pilotażowe, wyścigi i loty wysokościowe na samolotach sportowych.

Konkurencje zawodów szybowcowych stanowić będą loty na wysokość i szybkość na trasie. Zawody spadochronowe przewidują konkurencję lądowania na punkt.

Przodujący sportowcy, zwycięzcy w zawodach klubowych otrzymają tytuły czempionów Aeroklubów.

Zwycięzcy zawodów klubowych otrzymają skierowanie do Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa, gdzie będą się przygotowywać do udziału w święcie radzieckiego lotnictwa.

Spośród najlepszych lotników - sportowców stworzone zostaną reprezentacyjne ekipy Związku Radzieckiego. Ekipy te czeka zaszczytne zadanie — bronić barw ZSRR na zawodach, które będą organizowane zarówno w ZSRR, jak i za granicą.

W r. 1950 DOSAW wspólnie z innymi organizacjami przeprowadzi zawody Wszechzwiązkowe we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego.

Radzieccy lotnicy wytężą wszystkie siły w kierunku osiągnięcia nowych wyczynów i rekordów oraz rozwoju masowego sportu lotniczego w ZSRR.

### Z PRACY DOSAW

Centralny Komitet DOSAW dokonał podsumowania wyników pracy obwodowych, krajowych i republikańskich komitetów Towarzystwa za rok 1949.

C. K. DOSAW podkreśla, że komitety te dokonały dużej pracy na drodze dalszego rozwoju Społecznego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem, a przede wszystkim w umocnieniu podstawowych jego komórek— kół.

Szeregi członków DOSAW wzrosły w r. 1949 w porównaniu z r. 1948 dwukrotnie. Miejscowe Komitety zebrały bogate doświadczenia w pracy organizacyjno - masowej i popularyzacji nauki i techniki lotniczej wśród ludności. W ciągu ubiegłego roku wygłoszono 201 975 referatów i wykładów, których wysłuchało 7 379 580 słuchaczy, zorganizowanych zostało 11 500 kącików i wystaw lotniczych. Znacznemu ożywieniu uległa praca kół.

Za wysokie osiągnięcia w pracy w 1949 r. przechodni sztandar oraz dyplomy honorowe Centralnego Komitetu DOSAW otrzymały Komitety Republiki Ukraińskiej Autonomicznej Republiki Baszkirskiej, Stawropolskiego Kraju, obwodu moskiewskiego i miasta Moskwy.

Równocześnie Centralny Komitet DOSAW wytknął braki pracy niektórych komitetów, które mało uwagi zwracają na rozwój Towarzystwa w rejonach, w których brak jest etatowych kierowników, oraz nie pracują nad wzrostem ilościowym kół. Niektóre komitety w zbyt małym stopniu wykorzystują do pracy aktyw społeczny i nie prowadzą systematycznej pracy lotniczo - propagandowej.

Jako najważniejsze zadania na r. 1950 CK. DOSAW stawia: dalszy wzrost ilości członków i kół organizacji, wychowywanie własnego aktywu organizacyjnego, regularność pracy wszystkich kół i grup systematyczną kontrolę poziomu ich pracy popularyzację doświadczeń przodujących kół i wykładowców Do 1 lipca 1950 r. przy wszystkich komitetach rejonowych i miejskich będzie prowadzona masowa popularyzacja nauki lotniczej oraz propaganda lotnictwa.

### KOBIETY RADZIECKIEGO LOTNICTWA

...Wysoko w górze leci samolot. Niespodziewanie odrywają się od niego czarne kropki. Szybko zbliżają się do ziemi — i oto otwierają się spadochrony. To grupowy skok radzieckich spadochroniarek.

Jedna z pierwszych ląduje Leontyna Wołkowa. Patrzyc e na nią i nie chce wam się wierzyć, że ta delikatna, czarnooka dziewczynka posiada tyle energii, opanowania i odwagi. Nie ma jeszcze 23 lat, a już ponad trzy lata skacze ze spadochronem. Na swoim koncie ma 60 skoków.

Wielką popularnością i sławą w ZSRR cieszy się wychowanka Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa — Marina Czeczniewa. W pierwszym roku wojny poszła na front. Za bohaterstwo, okazane w obronie radzieckiej ojczyzny Czeczniewa otrzymała najwyższe odznaczenie: tytuł bohatera ZSRR.

Kiedy zakończyła się wojna, odważna pilotka porzuciła mundur, lecz z lotnictwem się nie pożegnała. Wróciła do swojego rodzimego aeroklubu. Lecz i tutaj nie ustała w pracy. W zeszłym roku dokonała na samolocie Jak-18 przelotu ze średnią szybkością 244,2 km/godz, ustalając tym wynikiem nowy rekord ZSRR.

Szeroko znana jest pilotka Małgorzata Raceńska. Na szybowcach lata już prawie 20 lat. W roku 1936 ustaliła radziecki rekord kobiecy długotrwałości lotu na szybowcu, który do dziś jeszcze nie został pobity.

Raceńska słusznie otrzymała przydomek nowatora w radzieckim szybownictwie. Brała udział w pierwszym szybowcowym „pociągu powietrznym", pierwsza kilkanaście lat temu odbyła lot na holu za samolotem z Moskwy na Koktebel (Krym). W czasie jednego ze świąt lotniczych prowadziła grupę samolotów. Wybitna ta szybowniczka i dziś nie ustaje w pracy; wszystkie jej wysiłki nastawione są na poszukiwanie nowych form latania i szkolenia szybowcowego.

# W SKRÓCIE

**W JEDNYM Z GARNIZONÓW** przykarpackiego okręgu wojskowego urządzono wystawę książek i broszur z zakresu techniki lotniczej pilotażu, nawigacji i beletrystyki lotniczej. Zgromadzono na niej z górą 800 egzemplarzy wydawnictw, które ukazały się w okresie powojennym. Wystawa cieszy się ogromnym zainteresowaniem.

**MECHANICY NAZIMOW I ORŁOW** zostali odznaczeni przez Dowództwo Wojsk Lotniczych premiami pieniężnymi i rzeczowymi za wzorowe utrzymywanie sprzętu lotniczego i liczne usprawnienia w dziedzinie eksploatacji płatowców.

**W TAMBOWIE, KOŁO DOSAW** rozpoczęło kurs dla amatorów w zakresie fototechniki lotniczej i fotogrametrii.

**REJONOWY KOMITET DOSAW** w Buturlińsku zorganizował cykl wykładów ogólnolotniczych dla członków organizacji i niezrzeszonych mieszkańców miasta i okolicznych kołchozów. Dotychczas wygłoszono wykłady: „Józef Stalin — twórca radzieckiego lotnictwa", „Zadania DOSAW"; „Lotnictwo ZSRR w okresie powojennym". Aktywiści Padałko, Goworow, Aknszyn i Koziulin wygłoszą jeszcze kilkanaście wykładów.

**W RIAZAŃSKIM OKRĘGU DOSAW** rozpoczęto szkolenie cywilnych specjalistów lotniczych, którzy swe umiejętności nabywają od kolegów-lotników wojskowych. Prowadzone są kursy dla mechaników silnikowych, nawigatorów radiooperatorów i radiomechaników.

# „JAK" NR 86 KPT. MATWIEJEWA

JERZY KONIECZNY, ppor.

Lotnisko w Bydgoszczy, na które przebazował Pułk „Warszawa", roiło się od radzieckich i polskich samolotów. Stała tam cała polska dywizja lotnicza oraz kilka radzieckich jednostek lotniczych. Trzeba było nie lada organizacji, by móc kierować codziennym ruchem startów i lądowań — nie utrudniać akcji bojowej maszyn i uniknąć wypadku na lotnisku. Sztuki tej dokazali radzieccy i polscy lotnicy organizując wzorowo służbę ruchu.

Początek lutego nie pozwalał na starty. Mgły, śnieżyce i niski pułap nie sprzyjały wcale działaniom lotnictwa. Zresztą i lotnictwo hitlerowskie nie stawiało również żadnego oporu.

I Armia W. P. nie natrafiając na opór przeciwnika przekroczyła starą granicę polsko-niemiecką i weszła na ziemię złotowską.

Po przełamaniu wespół z jednostkami radzieckimi potężnie ufortyfikowanego Wału Pomorskiego, wojska I Armii W. P. stanęły na pozycji ryglowej na linii Borujsko-Nadarzyce.

„Warszawiacy" weszli do boju 13 lutego 1945 r. prowadząc rozpoznanie i osłonę szturmowców w rejonie Chojnic, Piły, Jastrowia, Szczecinka i Frydlądu Pomorskiego. Przypadł im tym razem w udziale zaszczyt walki o powrót do Macierzy prastarych ziem polskich.

*

Był 14 luty 1945 roku. Dzień wstał ponury i wietrzny. Ciężkie, ołowiane chmury wisiały na niebie, grożąc każdej chwili deszczem.

Pułap 100 — 300 metrów. Widoczność 4 km.

Poprzez zatłoczone samolotami lotnisko, para „Jaków" z białoczerwonymi szachownicami kołowała na drogę startową. Godzina 9.30.

Para, kpt. Matwiejew — por. Gabis startowała na zwiad lotniska i celów naziemnych we wschodniej części Piły, w której bronił się okrążony garnizon hitlerowski.

Poszli na zachód.

Gabis, przykrywając Matwiejewa czuł się dziś jakoś nieswojo. Nie mógł sobie tego wytłumaczyć. Tyle przecież razy latał z tym „szaleńcem", jak go powszechnie nazywali wszyscy w Pułku i zawsze czuł się bezpiecznie pod jego opieką. Wiedział, że z Matwiejewem można się wyżyć, przynosząc ulgę chęci zemsty na hitlerowcach.

Skręcili bardziej na północ i poszli teraz nad Jastrów. Pilnie obserwowali ziemię — tory kolejowe, szosy, drogi i miejscowości napotykane po drodze.

Matwiejew był dobrym zwiadowcą— umiał obserwować i spostrzeżenia szybko przenosić na mapę. Jego meldunki przynosiły zawsze wiele cennego materiału.

Ale znużyła go widocznie ta jednostajność, gdzie nie można było znaleźć walki, bo skręcił o 90°, pociągając za sobą Gabisa.

Poszli teraz prosto na Piłę.

Otoczeni ze wszech stron przez wojska radzieckie i I Armii W. P. hitlerowcy bronili się tam rozpaczliwie.



**Kpt. pil. Oleg Matwiejew (Zdjęcie archiwalne)**

Matwiejew szukał walki. Czuł się wówczas w swoim żywiole. Otóż i miał ją.

Nadlecieli nad miasto, które najeżone było artylerią przeciwlotniczą wszelkiego kalibru.

Przecięli tor kolejowy, wykręcili w lewo i schodząc do lotu koszącego, poszli na miasto od wschodu.

Gabis, lecąc za Matwiejewem z tyłu w przepisowej odległości, widział jak jego „Jak" Nr 86 szedł prosto na dachy domów, gdzie znajdowało się najwięcej nieprzyjacielskich kaemów.

Poszedł w ślady swego dowódcy.

Dwa „Jaki" siekły ogniem po faszystach.

Hitlerowska artyleria przywitała pilotów „Warszawy" huraganowym ogniem ze wszystkich gniazd.

Zawrócili — przejechali się po hitlerowcach drugi; trzeci i czwarty raz. Atakowali lotnisko na przedmieściu.

Obstrzał artyleryjski stawał się coraz bardziej wściekły. Pociski wybuchały wokół maszyn. Niesposób było ich uniknąć.

Gabis wyrwał maszynę do góry.

Matwiejew nie zwracał na nic uwagi. Był w swoim żywiole.

Wtem, gdy wykonał któryś z kolei zawrót, by zaatakować kolejne pozycje hitlerowców — pocisk trzasnął mu w skrzydło. Maszyną rzuciło — przewaliła się na łeb i nim Gabis zdążył się zorientować jak to się wszystko stało, „Jak" Nr 86 wraz kpt. Matwiejewem spadł między budynki.

Zawracając, widział tylko wielki płomień pożaru.

O godzinie 10.40 por. Gabis lądował samotnie na lotnisku w Bydgoszczy. Jego meldunek u dowódcy Pułku był krótki:

**— kpt. pil. Matwiejew został zestrzelony bezpośrednim trafieniem pocisku z czołgu na wysokości 100 m nad centrum Piły. Płonący samolot roztrzaskał się o ziemię w czasie pomiędzy 10.30, a 10.40.**

Kpt. Matwiejewa, radzieckiego oficera, najlepszego instruktora polskich pilotów znali wszyscy dobrze w Pułku. Śmierć jego była ciosem dla „Warszawiaków". Pamiętali go przecież z Grigoriewskoje, gdzie był szefem wyszkolenia strzeleckiego, gdzie uczył ich rozrywać ćwiczebny rękaw serią z cekaemów. Pamiętali — on to przecież uczył ich zestrzeliwać hitlerowskie maszyny w czasie walk na froncie.

Nazwisko jego weszło na zawsze do historii polskiego lotnictwa, jako symbol polsko-radzieckiego braterstwa broni, zrodzonego w ogniu walki za „Waszą i naszą wolność".

Piloci „Warszawy" złożyli hołd pamięci bolszewika kapitana-pilota Olega Matwiejewa i postanowili pomścić jego śmierć.

W 20 minut później myśliwce „Warszawy" startowały na osłonę szturmowców 3-go Pułku, które atakowały pozycje nieprzyjaciela w rejonie Chojnic. Atakując jednocześnie we wszystkich lotach wraz z szturmowcami piechotę i kolumny samochodowe wroga ogniem broni pokładowej, „Warszawiacy" zniszczyli tego samego dnia jeden Ju-52 na ziemi (na północ od Piły), 5 ciężarówek i około 2 plutony hitlerowców.

W ciągu następnych dni polscy piloci zadali faszystom jeszcze większe ciosy niszcząc między innymi: skład amunicji, 5 ciężarówek oraz pociąg złożony z cystern z paliwem.

Dla „Warszawy" nastały znów dni twardej pracy bojowej. (cdn)




Z okazji Tygodnia Oświaty, Książki i Prasy, jaki odbył się na terenie całego kraju w pierwszym tygodniu maja br. postanowiliśmy zainteresować się bardziej stanem czytelnictwa pism lotniczych na terenie aeroklubów.

Jakie były wyniki naszego przeglądu?

Trzeba obiektywnie stwierdzić — niezadawalające. Nie znaczy to bynajmniej, że SiM czy „Skrzydlata" nie są czytywane przez pilotów. Przeciwnie — czytają, ale dorywczo i nieregularnie Wyjazdy naszych korespondentów do niektórych klubów stwierdziły przede wszystkim nie wykonanie zarządzenia podanego w okólniku LL Nr. 1 z dnia 4 marca br., a dotyczącego ustalenia dla członków Aeroklubów Ligi Lotniczej składki członkowskiej, do której wliczona została również prenumerata czasopism lotniczych.

Jak już wszystkim pilotom - członkom klubów wiadomo, uchwałą Zarządu Głównego LL z dnia 13 lutego br. ustalone zostały następujące składki członkowskie:

a) dla pilotów szybowcowych do stopnia III-go i pilotów silnikowych do stopnia II-go — po 100 zł miesięcznie (w tym prenumerata SiM)

b) dla pilotów szybowcowych stopnia IV-go i pilotów silnikowych stopnia III-go po 150 zł miesięcznie (w tym prenumerata SiM-u i „Skrzydlatej").

Zarządy Aeroklubów podały to do wiadomości pilotów, ale nie przypilnowały, by uchwałę należycie wykonać. A przecież w nieprzekraczalnym terminie do dnia 20 marca br. sekretariaty ALL-ów winny były przesłać zamówienia na prenumeratę wg. załączonego do okólnika wzoru.

Tymczasem (zajrzyjmy najlepiej do kartoteki Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej"), zaledwie 5 (piszemy słownie — pięć) klubów nadesłało zamówienia na prenumeratę kwartalną, które miały stanowić dla Kolportażu podstawę do wysyłania pilotom od dnia 1 kwietnia br. zamówionej dla nich prasy lotniczej. A reszta?

Składki w podanej wysokości obowiązują od 1 stycznia br. I tu trzeba stwierdzić, że nie wszyscy członkowie klubów, którzy opłacili na rok bieżący składki wg stawek dotychczas obowiązujących, nie uzupełnili ich do wysokości wyżej podanych.

Jak więc wygląda stan czytelnictwa pism lotniczych w ALL-ach?

Sprawa jest prosta — przekonaliśmy się zresztą o tym sami w czasie wyjazdów. Skoro sprawa prenumeraty pism nie została w klubach postawiona na należytym poziomie, czytelnictwo SiM-u czy „Skrzydlatej" kuleje.

Jak to na przykład wygląda w jednym z klubów? Po prostu — 2 pilotów kupuje SiM i „Skrzydlatą" w kioskach — reszta przegląda je dorywczo pożyczając od nich. Pismo wędruje więc od jednego do drugiego i dociera do tego ostatniego dopiero, jeżeli chodzi o SiM, po 2-3 tygodniach, jeżeli chodzi o „Skrzydlatą" po 2 a nawet 3 miesiącach. A więc spóźnione i już nieaktualne.

Jasne, że to, o czym piszemy powyżej nie odnosi się do wszystkich klubów. Ogólnie jednak sprawa czytelnictwa czasopism lotniczych w klubach kuleje.

A przecież piloci sportowi obowiązani są nie tylko czytać prasę lotniczą i być z nią w stałym kontakcie, ale również propagować te pisma jako organy Ligi Lotniczej, werbując dla nich coraz to nowych czytelników wśród ludzi pracy.

Członkowie Aeroklubów LL muszą pamiętać, że prasa lotnicza jest jednym z podstawowych środków, dzięki któremu masy pracujące Polski winny zapoznać się z naszym ludowym lotnictwem i coraz bardziej się do niego zbliżać.

W chwili obecnej nie mamy jeszcze danych, w jaki sposób piloci klubowi zorganizowali na swoim terenie, w Tygodniu Oświaty, Książki i Prasy, akcję popularyzacji pism lotniczych wśród społeczeństwa. Zadanie to powinno bez wątpienia znaleźć rozwiązanie w ramach pracy społecznej członków klubów. Prosimy pilotów o podzielenie się swymi uwagami z redakcją i nadsyłanie meldunków z tej akcji.

Zresztą czytelnictwo wśród członków Aeroklubów LL sprowadza się nie tylko do czytania samej prasy lotniczej, ale o tym powiemy innym razem.



W obecności 30 tysięcy mieszkańców Stolicy, zebranych na stadionie Wojska Polskiego w Warszawie, rozpoczął się III Międzynarodowy Wyścig Kolarski „Trybuny Ludu" i „Rudego Prava" — Wyścig Pokoju, na trasie Warszawa—Praha. Nad zwartymi kolumnami sportowców i przybyłymi na uroczystość przedstawicielami Komitetu Centralnego PZPR, Wojska i Głównego Komitetu Kultury Fizycznej oraz gotowymi do startu kolarzami 11 państw przeleciały samoloty Warszawskiego ALL, zrzucając wiązanki kwiatów.

**KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ**

Sekcja szybowcowa naszego klubu wykonała plan lotów za miesiąc marzec w 360%, co równa się 10,8% rocznego planu. Do dnia 19 kwietnia br. piloci szybowcowi wykonali plan za kwiecień w 138% tzn. 13,8% planu rocznego. Uzyskano przy tym 11 przewyższeń ponad 1 000 m i 1 srebrne „D".

Sekcja silnikowa klubu wykonała plan lotów za marzec w 260% tj. 7,8% planu rocznego. Zaznaczyć należy, że wyniki powyższe osiągnięte zostały przez pilotów naszego klubu w ramach Czynu Pierwszomajowego.

**B. G. — Poznański ALL**

W dn. 18 kwietnia 1950 r. samolot sanitarny Okręgu Woj. Łódzkiego („W Służbie Zdrowia") w trudnych warunkach atmosferycznych odwiózł chorą ob. Soszyńską Sławę z Łodzi do Akademii Lekarskiej w Gdańsku. Samolot sanitarny pilotował instruktor naszego klubu pil. Kozłowski Henryk. Chorej asystowała siostra szpitala w Łodzi.

**St. Sz. — Łódzki ALL**

Piloci Olsztyńskiego ALL, pragnąc dostarczyć przodownikom pracy niecodziennej rozrywki w postaci lotów samolotami, zaprosili 6 przodowników pracy Społecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego na lotnisko.

Półgodzinne loty nad Olsztynem odbyli cieśla H. Sokorski i P. Czajkowski, wykonujący 250 proc. normy, hydraulik G. Wejs, ślusarz F. Smogorzewski, murarz Hugo oraz szofer E. Szczepański.

**(ku) — Olsztyński ALL**

# DESANT MUCH W TĘGOBORZU

ADAM ZIENTEK



**Ofensywa przelotów szybowcowych objęła między innymi także południową Polskę. W kwietniu wylądowało na szybowisku w Tęgoborzu 5 Much, w tym jedna z Bielsko - Bialskiego ALL i cztery z Żaru. Pilot bielskiej Muchy, a nasz stały korespondent natychmiast po wylądowaniu skreślił dla naszych Czytelników parę słów o swych wrażeniach z przelotu. (Red.)**

Przyjemnie jest tak poprowadzić trasę przelotu, by po drodze spojrzeć z góry na znajome szybowisko. Taką idealną trasą „inspekcyjną" jest kurs 95°, wykreślony z Bielska. Trasa ta mija na 16-tym kilometrze Żar, na 117-tym przechodzi dokładnie przez Tęgoborze, wreszcie na 119-tym kończy się w Krośnie. W dodatku to trasa dobrze już „przetarta" — choćby podczas zeszłorocznych zawodów na Żarze.

Tego dnia termika rozbudziła się dość wcześnie, bo już około godziny 9.30, za to z południa zaczęły się nasuwać zasłony cirrusów, nie wróżąc zbyt długiego utrzymania się słonecznej pogody. Jednym słowem, aby zrobić przelot, trzeba było pośpiesznie „wyrywać" naprzód!

W takich sytuacjach nie opłaca się przy starcie odczepiać zbyt nisko, tymczasem obydwaj z Płonką skusiliśmy się na pierwsze podmuchy termiki, grubo poniżej 300 m. W rezultacie, zanim nasze szybowce osiągnęły wysokość strzępków Cu, cirrusy już się zdążyły na dobre rozproszyć na pierwszym odcinku trasy. Nie wyprzedzić ich, znaczyło tyle, co poprzestać na marnych warunkach lotu w strefie cienia — a przecież do Krosna jeszcze daleko!

Naprzód więc! Pierwszy następny „przystanek" w kominie to Magóra. Tu zawsze nosi, nawet pod cirrusem. Z każdym okrążeniem coraz lepiej widać pobliski Żar. Co robią tam koledzy, z którymi przed kilku dniami trenowaliśmy „ślepaka" w Bielsku? Widać, że krzątają się żywo: na południowym starcie stoi sześć maszyn, dwie dalsze wędrują właśnie z hangaru na start. Jednak w powietrzu nie widać jeszcze żadnego szybowca. Bielska Mucha i Ważka są widocznie pierwszymi maszynami, które pojawiły się dziś na niebie Żaru.

Żar pozostaje w tyle i — co ważniejsze — złośliwy cirrus też daje za wygraną koło Suchej. Za to daremnie rozglądam się za Ważką, która mi dotychczas towarzyszyła. Gdzie się podział Płonka? Wyprzedził mnie czy został w tyle? A może zboczył z trasy lub wylądował?

Tak, czy owak — pozostałem na trasie sam i mam jeszcze prawie 3/4 drogi do Krosna przed sobą. Kominy dają wznoszenia do 2 m/sek, to grunt. Lecz z wiatrem coś nie w porządku. Koło Bielska prawie się go nie odczuwało tu jest coraz silniejszy i niestety nie tylny, lecz boczny, wbrew komunikatowi meteorologicznemu. W każdym kolejnym kominie znosi krążącą maszynę coraz wyraźniej na północ, utrudniając utrzymanie się na trasie.

Próbuję lecieć na mniejszej wysokości, nie wykorzystując całkowicie pełnych możliwości wznoszenia w kominach. Wiatr jest tu słabszy—za to lot bez rezerwy wysokości obfituje w momenty pełne emocji. Kilka minut spędzonych przed Myślenicami na wysokości 100—150 m nad terenem nie obiecującym pomyślnego lądowania daje mi taką „szkołę", że postanawiam wrócić do poprzedniej taktyki lotu na większej wysokości. Udaje się to na szczęście — za to od Tymbarka i Limanowej wiatr jest prawie czołowy. Szybowiec w krążeniu cofa się, tracąc ciężko zdobyte kilometry.

Tutaj, w połowie drogi do Krosna, staje się jasne: cel jest w tych warunkach nieosiągalny. Pozostaje do wyboru: zejść z trasy i polecieć z wiatrem na północ, lub dobrnąć do pobliskiego Tęgoborza i wylądować na trasie.

Wybieram tę drugą, jak się okazuje wcale niełatwą możliwość. Wznoszenia na ostatnim odcinku zawodzą wyraźnie, wiatr dokucza coraz mocniej. Mimo woli schodzę coraz niżej. Na wysokości zaledwie 50 m nad terenem „przymierzam się" do pokonania ostatniej przeszkody w postaci niewielkiej, częściowo zalesionej górki, która przesłania lądowisko. Mucha prowadzona na nieco zwiększonej szybkości, śmiało atakuje zawietrzną stronę górki wzdłuż krawędzi lasu, gdzie wysokość przeszkody jest mniejsza od wysokości drzew, sięgając nie wyżej, jak 30 m. Przejście udaje się, choć wierzchołki drzew z lewej strony są nieco powyżej szybowca. Oczom ukazuje się oczekiwane lądowisko i zarazem największa niespodzianka dnia: litera „T" i żółty błysk rakiety! Czekali na mnie?

Sprawa litery „T" i rakiety wyjaśnia się: to Żar zgłosił tu docelówkę zbiorową czterech szybowców. Czy nie widziałem ich gdzie po drodze? Owszem, widziałem, ale... na starcie na Żarze. Wobec trudności, które sam miałem podczas lotu, nie mogę ręczyć, czy dolecą.

Najbliższa poczta w Łososinie Dolnej mieści się tuż koło lądowiska. Lecz zanim zdążyłem zamówić rozmowę z Bielskiem, mignęła mi w oknie sylwetka szybowca. To Mucha podchodziła do lądowania tuż koło ogrodzenia budynku poczty, tak blisko, że z łatwością poznałem Brzuskę za szybą limuzyny. Nie minęła minuta — w polu widzenia pojawiła się dalsza Mucha, SP-1000, jubilatka bielskich warsztatów. Który z pilotów nosi taką fryzurę? Oczywiście, Kempówna!

Rozmowy „lotnicze" centrale międzymiastowe łączą bardzo szybko. Ledwie zawiadomiłem Bielsko, a już się zgłosił Jaś Bylica z Żaru, ciekawe wiadomości. Odbiór słaby, musiałem głośno krzyczeć do mikrofonu. „Macie w Tęgoborzu dwa szybowce, SP-955 i SP-1000 Nie, nie dwa, a trzy. Trzeci podchodzi właśnie do lądowania SP-951. Czy to nie Derkowski?"

Tak, Derkowski.

Wkrótce po tym pożałowałem wczesnego odłożenia słuchawki. Słysząc huk rakiety spojrzałem w górę. Nad lądowiskiem na wysokości 100 m krążyła swobodnie jeszcze jedna Mucha! Wolałem jednak pójść już wreszcie do kolegów, niż czekać na jeszcze jedną rozmowę. O lądowaniu Skrzydlewskiego Żar dowiedział się dopiero po powrocie pierwszej maszyny.

W kwadrans później ustawiliśmy wspólnymi siłami cały ten imponujący „desant" pięciu Much w równym rzędzie koło drogi jak do parady, sami zaś przystąpiliśmy do opowiadania swych wrażeń z przelotu. Okazało się, że wszystkim w równej mierze dał się we znaki nieprzewidziany kierunek wiatru i wszyscy mieli na trasie większe lub mniejsze trudności. Mimo to wszyscy dolecieli do celu.

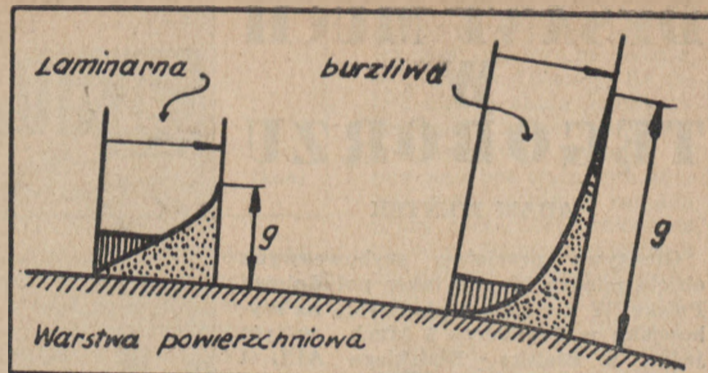
Idylli dopełniło... pieczenie jajek w glinie, na ognisku, przy czym zaskoczył nas warkot samolotu. W pięć minut później huśtałem się już na mojej Musze na lince za Po-2. Kurs powrotny — do Bielska!

# BURZLIWA DYSKUSJA

**Inż. JAN STASZEK**

W artykule „Węgierskie profile do modeli latających" kol. A. Trzcińskiego z N-ru 1—2 SiM-u z dn. 1—10 stycznia br. autor twierdzi, że burzliwość w warstwie granicznej powoduje zmniejszenie sił tarcia pomiędzy powierzchnią płata, a opływającym go laminarnym strumieniem powietrza. Twierdzeniu temu muszę zaprzeczyć, chociaż wynikło ono prawdopodobnie z niejasnego sformułowania myśli autora (ponieważ wniosek wyciągnięty z tego twierdzenia jest słuszny). W moim artykule pt. „Tajemnice liczby Re" drukowanym w roku ubiegłym w SiM-ie opisałem dokładnie różnicę pomiędzy opływem laminarnym i burzliwym, i teraz dla porządku chcę przypomnieć, że opór tarcia przy opływie laminarnym jest mniejszy niż przy opływie burzliwym, ponieważ sama warstwa powierzchniowa jest znacznie cieńsza i ilość energii straconej na pokonanie sił lepkości (patrz pola zakreskowane) jest mniejsza. Oczywiście w związku z tym i opór tarcia jest mniejszy (dlatego właśnie staramy się ostatnio utrzymać przepływ laminarny na jak największej części cięciwy profilu przy skrzydłach normalnych u szybkich samolotów).

Przyczyną tego, że blisko krytycznych liczb Reynoldsa raczej należy stosować profile burzliwe, jest fakt, że dolna część warstwy powierzchniowej, tzw. subwarstwa (patrz pola zakreskowane pionowo na rysunku) przy opływie laminarnym prędzej traci swoją energię kinetyczną na pokonanie tarcia, co powoduje w rezultacie oderwanie strug w tzw. punkcie przejścia. Właśnie to oderwanie strug przy opływie laminarnym powoduje tak znaczny wzrost oporu i zmniejszenie siły nośnej, podczas gdy sam opór tarcia jest znacznie mniejszy. Profil burzliwy posiada więc opór tarcia większy niż profil laminarny, zaś opór powstający przy oderwaniach strug, bardzo niewielki, tak że ostatecznie opór całkowity jest znacznie mniejszy. Profilem burzliwym (turbulencyjnym) przyjęto nazywać profil o niskiej krytycznej liczbie Reynoldsa, tak że można przyjąć, iż warstwa powierzchniowa jest burzliwa na znacznie przeważającej części cięciwy,




profil taki posiada dość duży opór tarcia, ale opory oderwań zmniejszone do minimum.

Profilem laminarnym nazywamy profil o możliwie najwyższej krytycznej liczbie Reynoldsa przy czym na znacznej długości cięciwy warstwa powierzchniowa jest laminarna; profil taki ma mały opór tarcia, ale duży opór oderwań oczywiście na większych kątach natarcia.

Przypominamy również, że powinniśmy używać profilów laminarnych wtedy, gdy liczba Reynoldsa jest mniejsza lub bliska krytycznej. Profilów burzliwych używa się wtedy, gdy liczba Reynoldsa jest większa od krytycznej.

Na pytanie, czy należy używać w normalnych modelach profilów laminarnych, normalnych czy burzliwych, nie uzyskano zdecydowanej odpowiedzi. Dobre wyniki można uzyskać zarówno z profilami laminarnymi typu LDC — 2 i 3, jak i z profilami normalnymi typu Eiffel-400, RAF-32 czy NACA-6409 — oraz z profilami burzliwymi typu Benedeka. Na dobro tych ostatnich należy zapisać ich stosunkowo bardzo niskie krytyczne liczby Reynoldsa, co pozwala wyzyskiwać doskonałe wyniki zarówno modelami lekkimi o małych prędkościach jak i modelami o większych obciążeniach i większej prędkości lotu.

Zasługą Gyorgy Benedeka jest przede wszystkim powtórne odkrycie własności profilów burzliwych (profile ptasie były już dawno zbadane*) i szerokie zastosowanie ich w modelarstwie. Profile te pomimo dość dużych trudności w budowie prawdopodobnie mają największą przyszłość przed sobą.

*) Możajski, B-cia Wright, Liljenthal.

# KRZYWA BIEGUNOWA DLA WSZYSTKICH (2)

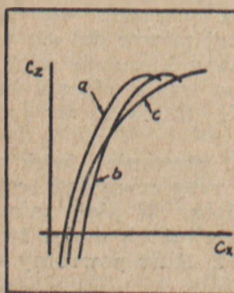
Jeżeli rozporządzamy biegunowymi kilku płatów o różnych profilach i tym samym wydłużeniu, to możemy na podstawie biegunowych osądzić, który profil będzie dla nas najkorzystniejszy. Jest to znacznie pewniejsza metoda niż ocenianie profilu na podstawie jego kształtu, który nam jeszcze niewiele mówi. Oczywiście biegunowe muszą być zdjęte przy liczbach Reynolds'a zbliżonych do Re projektowanego modelu. Profil oceniamy według następujących własności biegunowej:

1) krzywa powinna przebiegać możliwie blisko osi rzędnych na jak najdłuższym odcinku, gdyż wówczas płat przedstawiać będzie małe opory w stosunkowo dużym zakresie kątów natarcia. Tak więc z trzech krzywych, pokazanych na rys. 2 najkorzystniejszym będzie przypadek **a**;

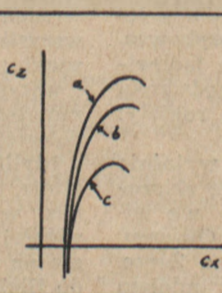
2) szczytowy punkt (maksimum) krzywej winien leżeć możliwie wysoko, gdyż wtedy osiągamy duże wartości siły nośnej. Z krzywych podanych na rys. 3 znów najkorzystniejszym jest przypadek **a**;

3) zagięcie krzywej po przejściu przez maksimum musi być możliwie łagodne. Ostre załamanie krzywej dowodzi gwałtownego odrywania się strug na płacie i tendencji do niestateczności podłużnej lub korkociągu. Z trzech biegunowych, zamieszczonych na rys. 4 wybierzemy przykład **a**.

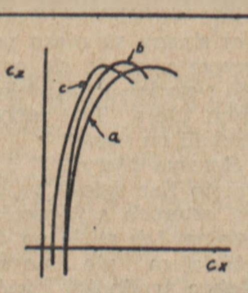
**Rys. 2**




**Rys. 3**




**Rys 4**




Dla użytku modelarzy bardziej zaawansowanych w teorii, pierwsze i drugie kryterium możemy ściślej wyrazić w ten sposób, że najkorzystniejszym będzie dla nas ten płat, przy którym iloraz $Cx^2/Cz^3$ osiąga najmniejszą wartość, albowiem szybkość opadania modelu jest proporcjonalna do pierwiastka z tego wyrażenia. Wiemy zaś, że z osiągów modelu latającego najważniejsza jest mała szybkość opadania (długi czas lotu ślizgowego). Należy więc z każdej biegunowej wziąć kilka wartości Cz i Cx w pobliżu maksimum krzywej i obliczyć ilorazy $Cx^2/Cz^3$ aby znaleźć najmniejszą wartość tego wyrażenia.

(cdn) **Andrzej Trzciński**




## 18. WYZNACZANIE ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

Dane przykładowego modelu, którego widok boczny jeszcze parę razy powtórzymy, przedstawiają się następująco: ciężar 227 gramów — jest to ciężar założony (np. minimum przy modelu typu wakefield) długość kadłuba 760 mm. Reszta danych nie jest w naszym przykładzie potrzebna. Podano jedynie ciężar i długość kadłuba, aby Czytelnicy mogli się zorientować w podanych na rysunku wymiarach, które wyznaczają położenie części przykładowego modelu.

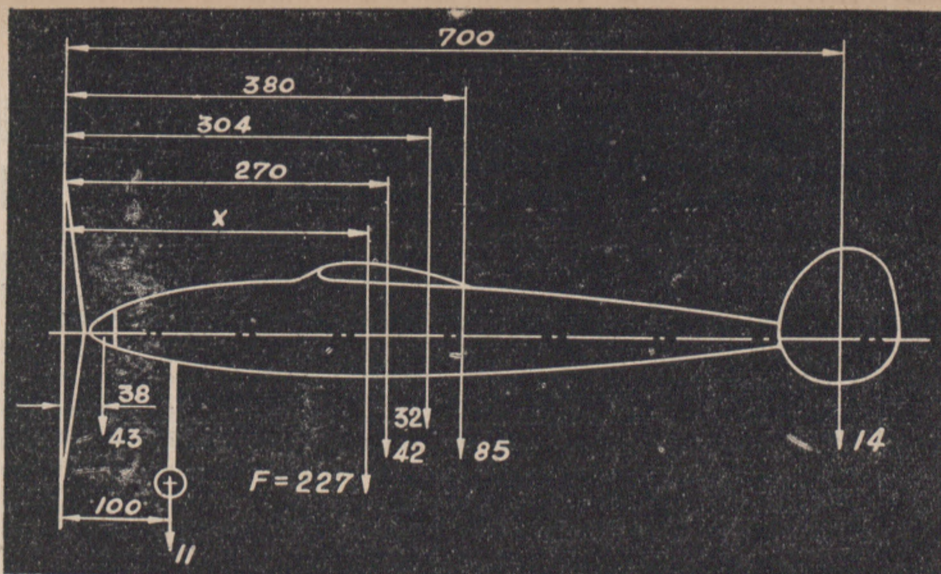
Obecnie obliczymy momenty posługując się przejrzystą i wygodną tabelką. W pozycji pierwszej od lewej podano działanie literowe, w drugiej liczbowe, a w trzeciej poszczególne wyniki. Celem wyjaśnienia, mała uwaga: ponieważ wymiary na rysunku 1 podano w mm, a ciężary detali w gramach, momenty wyrażają się w milimetrogramach (mmg).

Ponieważ poszukiwaliśmy odległości X, musimy sumę obliczonych momentów podzielić przez ciężar całkowity modelu tj. 227 gramów otrzymując odległość, w jakiej znajduje się poszukiwany środek ciężkości na osi X. Wykonujemy działanie

$$X = \frac{57802}{227} = 260 \text{ mm}$$

Środek ciężkości znajduje się więc w odległości 260 mm licząc od przodu modelu.

Znamy położenie środka ciężkości na osi X w naszej przykładowej gumówce, ale to nie wszystko. Podobnie jak dwie spółrzędne geograficzne określają położenie jakiegoś punktu na mapie, również i my musimy znaleźć położenie środka ciężkości na osi Y (pionowej). Trzeba na wstępie zaznaczyć, że w naszym modelu, który posiada napęd składający się z kilkunastu pasem gumy, środek ciężkości na osi Y zmienia położenie w miarę, jak guma ulega rozkręceniu (zwolnieniu). W pierwszej fazie lotu guma jest napięta i znajduje się nad osią kadłuba. W drugiej fazie, guma rozkręcając się opuszcza się poniżej linii osiowej, a więc i środek ciężkości przesuwa się w dół. Na przykładzie obliczymy położenie środka ciężkości w obu wypadkach.




Rys. 1

**TABELKA I**

| | | |
|---|---|---|
| $F_1 \cdot L_1$ | 43 · 38 | 1634 mmg |
| $F_2 \cdot L_2$ | 11 · 100 | 1100 „ |
| $F_3 \cdot L_3$ | 42 · 270 | 11340 „ |
| $F_4 \cdot L_4$ | 32 · 304 | 1628 „ |
| $F_5 \cdot L_5$ | 85 · 380 | 32300 „ |
| $F_6 \cdot L_6$ | 14 · 700 | 9800 „ |

SUMA MOMENTÓW = 57802 mmg

**TABELKA II**

| Część modelu | Ciężar w g. | Położenie środka ciężkości |
|---|---|---|
| Skrzydła | 42 | w 1/3 głębokości |
| Kadłub | 32 | na osi |
| Stateczniki | 14 | (doświadczalnie) 25 mm nad stat. wys. |
| Podwozie | 11 | (doświadczalnie) w 2/3 od osi koła |
| Śmigło i grzybek | 43 | na osi |
| Guma | 85 | w 1/2 długości |

RAZEM: 227 gramów

Uprzednio zestawiono tabelkę określającą położenie środka ciężkości poszczególnych elementów na osi X. To samo musimy zrobić dla osi Y, przy czym za „bazę wypadową" służy nam linia osiowa.

Rysunek 2 przedstawia sytuację, gdy guma jest napięta.

Podczas obliczania należy zwrócić uwagę na położenie ciężarów. W uprzednim wypadku mnożyliśmy ciężar przez ramię, dodając iloczyny. Obecnie mamy inny wypadek: niektóre ciężary znajdują się nad linią osiową, a niektóre pod linią. Otóż, jak wiadomo rozróżniamy momenty dodatnie i ujemne, dodajemy więc iloczyny momentów znajdujące się ponad linią osiową, a odejmujemy znajdujące się poniżej osi. Zrozumiałym powinno być obecnie poniższe działanie. Jeżeli ciężary znajdują się na jednej linii, w tym wypadku na osi, to nie wykonujemy mnożenia, bo nie powstają żadne momenty — ciężary po prostu się sumują.

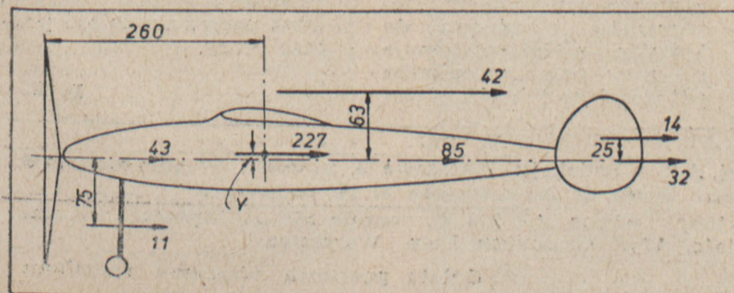
$$42 \cdot 63 + 14 \cdot 25 + 43 + 85 + 32 - 11 \cdot 75 = 227\ Y$$

$$2331 = 227\ Y$$

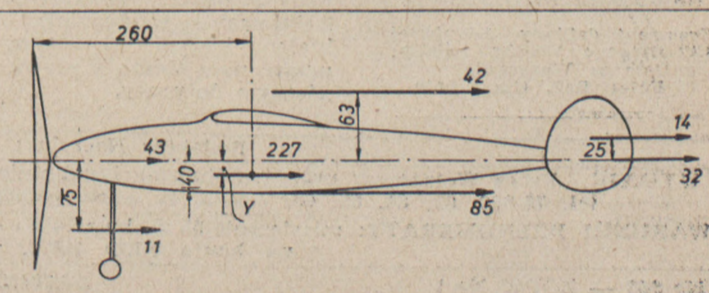
$$Y = \frac{227}{2331} = \text{około } 0{,}098 \text{ mm.}$$

**(cdn)**

Rys. 2




Rys. 3



# POCZTA LOTNICZA

„Chcesz zostać lotnikiem — zapisz się do Ligi Lotniczej" — oto odpowiedź na list kol. **EDWARDA CIEĆKA z Wieluna.** Każdy, kto chce być lotnikiem, musi swą pracę w lotnictwie zacząć od Ligi Lotniczej, która prowadzi szkolenie szybowcowe i silnikowe. Jeżeli przejdziecie w Lidze kolejno wszystkie stopnie wyszkolenia i wykażecie się w pracy aktywnością, możecie być następnie skierowani do jednej z wojskowych szkół lotniczych — na przykład do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Kol. **TADEUSZ WIŚNIOWSKI z Nowego Targu** prosi o adres Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich — jest on następujący: Kraków, ul. 1 Maja 6. W sprawach materiałów modelarskich porozumcie się z OSMM za pośrednictwem modelarni, w której pracujecie.

O to samo chodzi kol. **FRYDERYKOWI KAMIŃSKIEMU z Opola Lubelskiego** — z tą różnicą, że tym razem adres OSMM brzmi — Lublin, Plac Litewski 1.

„Od ilu klas szkoły powszechnej można zacząć szkolenie lotnicze w LL" pyta kol. **RYSZARD KOŁAKOWSKI z Krubina** Kolego — na kursy szybowcowe może być przyjęty każdy członek LL, który wykaże się odpowiednim wiekiem i zdrowiem. Młodzież może się szkolić od 16 — 18 roku życia. Obecnie na rozpoczęcie praktycznego szkolenia jest już za późno. W podanym przez SIM terminie będziecie mogli jeszcze w tym roku wziąć udział w Teoretycznych Kursach Szybowcowych, a gdy je ukończycie — na przyszły rok zaczniecie szkolenie praktyczne.

To samo odnosi się do kol. **LUCJANA GŁOWIŃSKIEGO z Pabianic** z tą różnicą, że kol. Lucjan mając dopiero 15 lat, nie będzie jeszcze mógł rozpocząć szkolenia szybowcowego w Lidze. Możecie natomiast porozumieć się z Okręgiem Wojewódzkim LL w Łodzi i założyć Koło Ligi Lotniczej na terenie Waszej szkoły. Pamiętajcie o jednym — na szybowisku może latać tylko ten, kto jest aktywnym członkiem LL.

Kol. **ZDZISŁAW SIENKIEWICZ z Siedlec** — artykuły na temat sterowania modeli radiem zostały zamieszczone w cyklu „Mechanizacja Modeli Latających" w dwu kolejnych numerach 34 (166), 37 (167) z ubiegłego roku. Numery te można nabyć za pośrednictwem Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Kol. kol. **ANDRZEJ MAKS i JÓZEF URBANIAK z Kielc** pytają, jaki był najlepszy myśliwiec w czasie drugiej wojny światowej — odpowiadamy — najlepszym myśliwcem był Jak-9 zaopatrzony w silnik tłokowy.

W liście kolegów czytamy: „czy znajdują się w Polsce szkoły lotnicze, w których można się kształcić choćażby na zwykłego pilota". Znacie SIM i nie wiecie, że kto chce zostać lotnikiem musi zapisać się do Ligi Lotniczej i w ramach tej organizacji odbyć przeszkolenie szybowcowe i silnikowe, aby potem mieć otwartą drogę do dalszej pracy w lotnictwie.

„Gdy obracam się w kółko, kręci mi się w głowie; czy z tą wadą mogę być przyjęty na kurs szybowcowy" — pyta zaniepokojony kol. **HENRYK SCHWOCH z Tczewa.** O tym, czy zdrowie Wasze odpowiada wymaganiom stawianym lotnikom zadecyduje komisja lekarska. W tym roku jest już za późno i nie będziecie mogli starać się o przyjęcie na kursy szybowcowe. Czytajcie Sim — na jesieni br. podamy termin składania podań na następny sezon. Nie zapominajcie o jednym, kto chce się dostać na szybowisko, musi być członkiem LL.

Kol. kol. **WACEK z Częstochowy, ADAM SIWEK z Krakowa — Dębniki, M. KOSKO z Łomży oraz MARIAN BRZEZIŃSKI z Człuchowa** proszą o informacje w sprawie Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Koledzy są jeszcze za młodzi i do OSL-u przyjęci być nie mogą — bowiem kandydaci muszą mieć ukończone 18 lat. Jeśli chodzi o wykształcenie, to wymagane jest ukończenie przynajmniej 9 klas szkoły ogólnokształcącej. W sprawie bliższych informacji radzimy Wam porozumieć się z Rejonową Komendą Uzupełnień (RKU).

Mając zamiar wstąpić do OSL nie powinniście zapominać o jednym; każdy, kto chce w przyszłości, to znaczy po ukończeniu 18 lat starać się o przyjęcie do OSL, musi przedtem przejść w Lidze Lotniczej wszystkie stopnie wyszkolenia tj. od modelarstwa do lotnictwa silnikowego; bowiem dopiero na szybowisku i w Aeroklubach LL będzie można sprawdzić, którzy z Was naprawdę nadają się na to, aby zostać uczniami wojskowych szkół lotniczych.

Kol. **ZDZISŁAW BETLEJEWSKI z Płocka** — podajemy Wam adres Składnicy Materiałów Modelarskich Okręgu Warszawskiego LL: Warszawa, ul. Marszałkowska 62. Tu też mieści się Okręg Wojewódzki LL, z którym powinniście się porozumieć w sprawie założenia Koła na terenie Waszej szkoły. Piszecie, że zorganizowanie Koła nie ma kto u Was się zająć, dziwne — przecież możecie to zrobić sami.

Tylko ten może się dostać na praktyczny kurs szybowcowy, kto ma poza sobą kurs teoretyczny — dlatego też kol. **E. JAŁSCHA z Morąga** ma w tym roku małe szanse dostania się na szybowisko. Jest jeszcze jedno wyjście; porozumcie się jeszcze raz z Dyrekcją Kursu i poproście, aby pozwolono Wam zdawać egzaminy z całości przerobionego materiału na TKS w terminie nadprogramowym.

Kol. **TOMASZEWSKIEMU ze Żnina** dziękujemy za miłe i serdeczne pozdrowienia — jeżeli chodzi o plany modeli „Delfin" i „Rekin" w skali 1:1, to są one już wyczerpane i narazie nie można ich nabyć.

---

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

**Fragment defilady 1-Majowej Odrodzonego Wojska Polskiego w Warszawie.**
**Foto: Red. Czas. Lotn.**

---

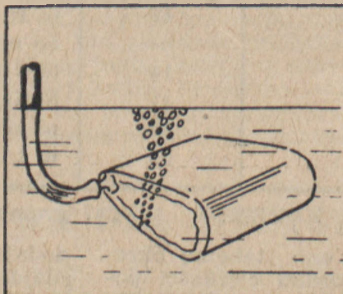
## KONKURS JUBILEUSZOWY PRZEDŁUŻONY

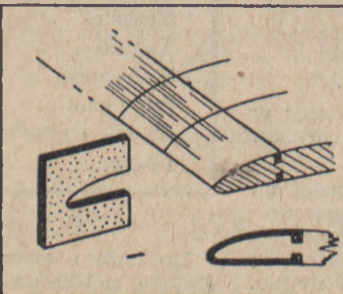
**Ogłoszony w 15 — 16 N-rze SIM-u Wielki Konkurs Jubileuszowy wywołał wśród simiarzy olbrzymie zainteresowanie. Dowodem tego jest wielka ilość rozwiązań, napływających do redakcji.**

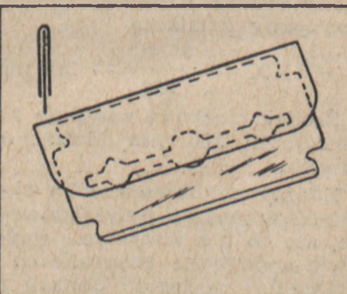
**Przychylając się do licznych próśb o przedłużenie terminu nadsyłania rozwiązań, komunikujemy: KONKURS PRZEDŁUŻAMY. Ostateczny termin nadsyłania rozwiązań mija 1 CZERWCA br.**

---

# KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ







1. Nieszczelny zbiornik paliwa to kłopot na starcie i zwiększone koszty eksploatacji (kosztowny eter). Chcąc sprawdzić na przykład stary wyremontowany zbiornik na szczelność, zanurzamy zbiornik do wody, dmuchając przez rurkę paliwową do wnętrza. Jeżeli zbiornik jest nieszczelny, pojawią się pęcherzyki powietrza wylatujące przez uszkodzone miejsce, podobnie jak to widać podczas prób z dętką rowerową. Zalutowanie względnie zaklejenie klejem cellonowym uczyni nasz zbiornik znowu zdatnym do pracy.

2. Budując skrzydła z kesonem (balsowym, sklejkowym względnie fornierowym) sporo trudu kosztuje zamocowanie kesonu do przyklejenia. Zamiast stosowanych najczęściej gumek poleca się wycięcie szablonów z tektury 4—5 mm grubej. Szablony te umieszcza się na każdym nosku żeberka mając w ten sposób gwarancję dobrego sklejenia kesonu z żebrem. Szablon tekturowy musi ściśle przylegać do profilu z nałożonym kesonem. Dopasowanie szablonu do kształtu noska wykonuje się przy pomocy pilnika półokrągłego lub okrągłego, gdyż tektura daje się łatwo obrabiać tymi narzędziami, uzyskujemy przy tym postrzępione brzegi które tym samym nie niszczą powierzchni kesonu.

3. Bardzo pożytecznym narzędziem w pracy modelarza jest zużyty nożyk do golenia. Aby jednak zabezpieczyć palce od przypadkowego skaleczenia, na jedno ostrze zakładamy blaszkę uformowaną w ten sposób jak pokazano na rysunku. Sposób ten zapobiega również złamaniu nożyka, gdyż usztywnia całość podczas pracy.

**P. E.**

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul Krak. Przedmieście 11/6. tel. 75-980 83, 84, 85, 88. wewn. 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł. kwartalnie — 150 zł. półrocznie 280 zł, rocznie 520 zł. Wpłacać należy na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 833 — ZGPW Nr 1. B-110425. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł